X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 30)
z dnia 26 czerwca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 30)

26 czerwca 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r." (druk nr 422).

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paulina Piechna-Więckiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej wraz ze współpracownikami, **Agata Furgała** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikiem, **Agnieszka Tuderek-Kuleta** dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Ministerstwa Zdrowia, **Anna Łubińska-Bujak** główny specjalista ds. legislacji w Departamencie Legislacyjnym Prawa Karnego Ministerstwa Sprawiedliwości, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Woźniak** p.o. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **insp. Robert Koźlak** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikiem, **Damian Wiktorzak** zastępca dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikiem, **Janusz Bohatkiewicz** dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wraz ze współpracownikiem, **Paweł Misierewicz** przedstawiciel Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Przemysław Piotrowski** przewodniczący Głównej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego, **Dorota Olszewska** prezes Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Jerzy Płókarz** prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, mamy leciutkie opóźnienie ze względu na to, że poprzednie posiedzenie Komisji trwało troszeczkę dłużej, ale też materia ważna, więc tak to po prostu wygląda.

Witam bardzo serdecznie, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki, panów posłów. Witam bardzo serdecznie zaproszonych gości. W szczególności witam bardzo serdecznie pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, witam bardzo serdecznie panią Paulinę Piechnę-Więckiewicz, podsekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej wraz ze współpracownikami, witam serdecznie panią Agatę Furgałę, dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, witam serdecznie pana Roberta Koźlaka, inspektora, dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, witam bardzo serdecznie pana Tomasza Połcia, zastępcę głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, witam pana Pawła Woźniaka, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, witam serdecznie pana Artura Czapiewskiego, p.o. głównego inspektora transportu drogowego, witam równie serdecznie pana prof. Marcina Ślęzaka, dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, wraz ze współpracownikami, witam pana dr hab. inż. Janusza Bohatkiewicza,

dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, wraz ze współpracownikami, witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli – pana Adama Poleja, specjalistę w Departamencie Infrastruktury. Witam naszych partnerów społecznych, w szczególności pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, panią Dorotę Olszewską, prezesa Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, pana Przemysława Piotrowskiego, przewodniczącego Głównej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polskim Związku Motorowym, pana Adama Małyszko, prezesa zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów. Witam bardzo serdecznie panią Jolantę Źródłowską, prezesa zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów wraz ze współpracownikami. Witam bardzo serdecznie pana Pawła Misierewicza, przedstawiciela Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. I witam równie serdecznie pana Jerzego Płókarza, prezesa Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej. Witam bardzo serdecznie wszystkich państwa.

Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.” (druk nr 422). Tę informację przedstawi minister infrastruktury. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. Wobec niezgłoszenia wniosku stwierdzam przyjęcie porządku i przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i przedstawienie powyższego dokumentu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, spełniając obowiązek ustawowy, zgodnie z art. 140e pkt 3 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego składa Radzie Ministrów corocznie sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie, a prezes Rady Ministrów składa przedmiotowy dokument Sejmowi, Senatowi i prezydentowi. Obowiązek ten został zrealizowany w terminach ustawowych oraz prezentowane sprawozdanie zostało przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów i Radę Ministrów oraz przekazane do Sejmu, Senatu i prezydenta RP.

Jeśli chodzi o naszą dzisiejsza prezentację – jeśli chodzi o przedstawienie sytuacji za 2023 r. – mamy prezentację, którą zaprezentuje pan dyrektor Romik. Patrząc na ten pozytywny trend długoterminowy, bo tutaj warto w takim słowie wstępnym powiedzieć, że w tym trendzie długoterminowym jesteśmy na bardzo pozytywnej krzywej, chociaż warto tutaj też mocno zaznaczyć, że 2023 r. był już takim pierwszym rokiem wyhamowania tego pozytywnego trendu i w statystykach, patrząc na konkretne liczby, one przedstawiają się następująco: 20 lat członkostwa w Unii Europejskiej to jest w kwestii ruchu drogowego bezsprzecznie ogromny sukces, jeżeli chodzi o redukcję zarówno liczby wypadków, zarówno ofiar, osób ciężko rannych, jak i ogólnie w kwestii spadku kolizji. Spadek przez 20 lat z poziomu prawie 6 tys. ofiar do poziomu poniżej 2 tys. ofiar za 2023 r., czyli całościowy spadek – 67%. Oczywiście wszystko to, co działo się w ostatnich 20 latach, działo się w okresie bardzo intensywnego wzrostu liczby pojazdów i ogólnie wozokilometrów na naszych drogach. Naturalnie rozwój infrastruktury sprzyja ogromnemu wzrostowi. Patrząc tylko na takie absolutnie kluczowe liczby, w ciągu ostatnich 10 lat liczba pojazdów silnikowych wzrosła o 135%, czyli pomimo tego, że mamy bardzo duży wzrost ruchu – bardzo duży wzrost pojazdów – kluczowy element, który ma miejsce i poprawia nam bezpieczeństwo, to oczywiście nowoczesna infrastruktura, w tym infrastruktura wysokiej przepustowości. Te podstawowe liczby, szanowni państwo, kształtują się w tych ostatnich 20 latach, jeśli chodzi o liczbę wypadków, liczbę rannych, następująco: spadek liczby wypadków, tak jak powiedziałem, ofiar śmiertelnych – 67%, liczby rannych – 63%, liczby wypadków – 53%, liczby kolizji – 14%. 2023 r. był też ważnym rokiem jak gdyby podkreślającym 10-letni okres spadków. Zostaliśmy tutaj docenieni przez Komisję Europejską, Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu i przyznano

nam w czerwcu 2023 r. nagrodę dotyczącą tak znaczącej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wspomniałem, szanowni państwo, o 2023 r., bo on jest pewnym wyhamowaniem pozytywnych trendów i tutaj, w tych podstawowych liczbach, warto wspomnieć, że nadal w 2023 r. mieliśmy trend spadkowy związany z liczbą wypadków – to było blisko 21 tys. wypadków, średnio 57 dobowo. W liczbie zabitych – 1893 osoby, spadek o 3 osoby; średnio na polskich drogach cały czas ginie 5 osób każdego dnia. Ponad 24 tys. osób rannych – tutaj zanotowaliśmy spadek o 2,5%. I ta statystyka, która już nie tylko nie wyhamowała, ale nieznacznie wzrosła – mamy wzrost o ponad 7,5 tys. osób ciężko rannych. Łączna liczba osób ciężko rannych wzrosła o 0,7 % i mieliśmy wzrost kolizji 1%, do poziomu prawie 366 tys., co powoduje, jak przeliczylibyśmy na każdy dzień, średnio 1 tys. kolizji dziennie.

Jeśli chodzi o szczegóły za 2023 r. i działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa, w prezentacji tę informację szczegółowo przekaże dyrektor Romik. Przekazuję głos panu dyrektorowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie dyrektorze, proszę o zabranie głosu.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Konrad Romik:

Serdecznie dziękuję.

Jeżeli chodzi o ten dokument i dane, proszę państwa, ten dokument nie ulega zmianom, jeżeli chodzi o kwestię jego struktury, więc przedstawiam państwu jego strukturę w taki sposób, jaki jest na slajdzie.

Natomiast rzeczywiście, jak pan minister powiedział, przede wszystkim kwestia omówienia stanu bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o zdarzenia drogowe za 2023 r., co pan minister już omówił. Natomiast ja jeszcze przejdę do kwestii barometru realizacji „Narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego", bo jest to jeden z elementów, na którym wszyscy się wzorujemy, który ma na celu redukcję ofiar śmiertelnych i ciężko rannych o 50%. I tak wygląda ten barometr, proszę państwa, jeżeli chodzi o kwestię realizacji celów, czyli jesteśmy jeszcze pod tą linią wykonania celu końcowego, mimo że ten trend został wstępnie wyhamowany. Przypomnę, do 2030 r., zgodnie z Narodowym Programem nie więcej, niż 1455 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 5317 ciężko rannych.

Jeżeli chodzi o pozycję Polski na tle innych krajów członkowskich UE za 2023 r., Polska utrzymuje ten status, jeżeli chodzi o kwestię liczby ofiar śmiertelnych na poziomie 51–52 ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców i jest to oczywiście utrzymanie nadal tej statystyki z 2022 r., która wskazywała na to, że w końcu Polska jak gdyby nie jest jednym z ostatnich krajów członkowskich w UE pod względem statusu BRD.

Szczegółowe dane dotyczące liczby ofiar uczestników ruchu drogowego i ich sytuacji – oczywiście kierujący pojazdami są nadal największą grupą ofiar śmiertelnych na polskich drogach łącznie z pasażerami i pieszymi. Dominują kwestie związane z ofiarami śmiertelnymi wśród mężczyzn, jak również, proszę państwa, kwestie związane z okolicznościami tego typu wypadków jak najechanie na pieszego czy najechanie na drzewo, co łączy się oczywiście z elementem nadmiernej prędkości. Główne przyczyny, które państwo widzą na slajdzie, czyli jakie było zachowanie kierującego pojazdem jako głównej części grupy poszkodowanych – niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, przy czym skala ciężkości w zakresie czynnika niedostosowania prędkości ruchu generuje najwięcej ofiar śmiertelnych na polskich drogach, ale również w zakresie zachowań pieszego, czyli nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem w kwestii związanej z ilością okoliczności wypadków dominuje wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego.

I oczywiście kwestie związane z tematem, na jakiej kategorii dróg dochodziło do zdarzeń drogowych w 2023 r. – rzeczywiście kwestia ciężaru przenoszenia ruchu drogowego w Polsce na drogi krajowe, ale przede wszystkim również generator wypadkowości i śmiertelności na drogach przede wszystkim samorządowych, czyli wojewódzkie,

gminne i powiatowe, które nadal pozostają kwestią również wyzwania, jeżeli chodzi o kwestię poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie będzie to żadna wiedza odkrywcza – z 2023 r. również potwierdzamy – największa liczba wypadków i jednocześnie ofiar śmiertelnych powstaje na prostym odcinku drogi przy dobrych warunkach atmosferycznych, a szczególnie poza obszarem zabudowanym. Jeżeli chodzi o kwestię ofiar śmiertelnych, jest to znacznie więcej niż w terenie zabudowanym, gdy rzeczywiście pojazdy poruszające się z takimi prędkościami na drogach chociażby jednojezdniowych dwukierunkowych, przypomnę, generują 90% ofiar śmiertelnych również poza obszarem zabudowanym. W poszczególnych miesiącach, jak państwo widzicie, fluktuacja następowała właśnie w zakresie chociażby sprawy związanej z okresem jesiennym, ale również już wakacyjnym, kiedy mieliśmy do czynienia również z tymi zmianami powstawania wypadków.

No i kwestia przede wszystkim czynnika w podziale na poszczególne okresy. Na tym slajdzie widzicie państwo interwał monitoringu stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych miesiącach i wytracanie tego ogromnego trendu spadkowego, ale jednak mimo wszystko nie pozwolił on nam na osiągnięcie jeszcze większych progresów. Natomiast jeżeli chodzi o nasze działania zintegrowane w dokumencie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego", to oczywiście wskazujemy na dokonywanie merytoryczne, zgodnie z ustawą, kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w wysokości obecnie 52 mld zł w porównaniu do poprzednich lat, co również wskazuje, że nadal bezsprzecznie inwestycje w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego się opłacają, co udowadnia najnowszy raport. Jednocześnie bezpośrednio dostarczają nam one danych w zakresie liczby ofiar śmiertelnych i rannych; również jak przekłada się to na kwestię kosztów zdarzeń drogowych. Wszystkie informacje na temat działań, które realizowali członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dzisiaj też obecni – serdecznie za to dziękujemy – ale również, proszę państwa, działań, które były podejmowane przez wojewódzkie rady BRD.

W dokumencie, raporcie, który dzisiaj mamy zaszczyt państwu przedstawiać, dokonaliśmy jako sekretariat z członkami wojewódzkich rad i Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uzgodnienia, że implementujemy również wszystkie działania, które były podejmowane przez wojewódzkie rady BRD w 2023 r., dlatego bardzo szczegółowy, opasły załącznik do raportu, opisujący również te działania, które były konkretnie podejmowane w każdym filarze „Narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego" i strategii, które również realizują województwa, również z podaniem komponentów finansowych w taki sposób, abyśmy już widzieli to, że wspólne działania mają sens.

Natomiast druga sprawa to jest kwestia również informacji, którą również dzisiaj potwierdzamy, jako sekretarz ją potwierdzam – wszystkie województwa w kraju posiadają zintegrowane, przyjęte, zaimplementowane plany lub strategie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję serdecznie, panie ministrze, Komisjo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Czy pan minister jeszcze pragnie coś dodać, czy to już jakby wyczerpuje informację ze strony ministerstwa?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, myślę, że w trakcie pytań pojawią się kwestie szczegółowe, na które chętnie odpowiemy. Tak że myślę, że możemy przejść do tej części.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

W takim razie otwieram dyskusję i czekam na zgłoszenia do dyskusji. Bardzo proszę o podniesienie ręki, kto z państwa chce zabrać głos w temacie przedstawionego raportu. Pan poseł Weber – bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo – wszyscy obecni na posiedzeniu Komisji, raport, który został przedstawiony, tak jak to powiedział pan dyrektor Konrad Romik, ma faktycznie bardzo obszerne informacje związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, zarówno te informacje statystyczne, które w mojej ocenie są bardzo istotne, bo w taki realny sposób opisują sytuację na polskich drogach, ale również są też w tym raporcie informacje związane z działaniami, które były w 2023 r. podejmowane, aby poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym. I co najważniejsze, jeżeli chodzi o tę statystykę – i to wybrzmiało z ust pana ministra – to 2023 r. był rekordowy, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, tzn. rekordowy w rozumieniu najmniejszej ilości wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, a także ciężko rannych w wypadkach drogowych. Zawsze walczyliśmy o to, aby te statystyki były jak najmniejsze. Przez lata co do zasady udawało się to – oczywiście były lata zachwiań, były lata złamania tego trendu, natomiast ostatnie trzy lata od momentu pandemii COVID-19… Ale nie tylko przez pandemię COVID-19 i przez zmniejszoną mobilność, ale też poprzez działania podejmowane przez poprzedni rząd ta statystyka jest na ścieżce spadkowej.

Oczywiście chciałoby się, aby 2023 r. w porównaniu do 2022 r. wyglądał jeszcze lepiej, chciałoby się, aby te spadki nie były jednoprocentowe czy jeszcze mniejsze niż 1 punkt procentowy, ale jednak ten trend pozytywny w 2023 r. udało się utrzymać. Niestety inaczej sytuacja wygląda w pierwszych pięciu miesiącach – a pierwszych pięć miesięcy już za nami – 2024 r. Mówiliśmy też o tym na ostatnim posiedzeniu Sejmu, na pytaniach w sprawach bieżących. Statystyki dramatycznie odbijają od tego samego okresu 2023 r. – dwuprocentowy wzrost, jeżeli chodzi o wypadki drogowe, jeżeli chodzi o zabitych na drogach i jeżeli chodzi o ciężko rannych. To bardzo niepokojące zjawisko i niestety zanosi się na to, że nie będzie tutaj widocznej poprawy. Myślę, że jest to wynik kilku kwestii, które też przez ostatnie miesiące albo zostały pozostawione same sobie, albo są wynikiem różnych stanowisk, jeżeli chociażby chodzi o konfiskatę pojazdu. Wiceministrowie sprawiedliwości w tym temacie przez okres kilku tygodni mówili co innego: jeden – że te przepisy nie wejdą w życie, inny – że one wejdą w życie, ale będą przepisami martwymi, jeszcze inny – że wejdą w życie, ale bardzo szybko zostaną zmienione. Tak że tutaj stanowisko przynajmniej resortu sprawiedliwości w zależności od tego, który z ministrów wypowiada się na ten temat, jest inne. I takich sytuacji mamy niestety więcej. Nie dostrzegam polityki edukacyjno-społecznej, tzn. nie dostrzegam ani takich strategicznych, ani takich akcyjnych działań profilaktycznych, działań promujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W ostatnich latach niemalże w każdym roku te akcje miały miejsce, zarówno były realizowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak i pozyskiwaliśmy na te akcje środki również europejskie. Agendy odpowiedzialne za bezpieczeństwo w ruchu drogowym też w tym zakresie wykonywały ogromną pracę, a teraz te działania, przynajmniej dla obserwatorów tej sfery BRD, nie są widoczne, tak że to jest, jak sądzę, wynik – czy przyczyna – tego, że statystyka BRD w pierwszych pięciu miesiącach 2024 r. jest niestety dużo gorsza niż statystyka między styczniem a majem 2023 r.

Moje pytanie do pana ministra jest następujące, a będzie odnosiło się do inwestycji drogowych na poziomie samorządowym. Ministerstwo Infrastruktury powinno w tej chwili być w trakcie w zasadzie już zakończenia uzgodnień z Ministerstwem Finansów na temat planu finansowego Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na 2025 r. Zgodnie z ustawą około połowy lipca wojewodowie powinni ogłosić nabór na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg na 2025 r. No i pytanie – czy Ministerstwo Finansów uzgodniło plan finansowy, czy już wiadomo, jakie środki finansowe będą przeznaczone na ten cel? To bardzo ważna kwestia. Uważamy, że skala inwestycji drogowych na poziomie lokalnym w porównaniu do lat poprzednich powinna być utrzymana. Zresztą w tym słowie wstępu pana ministra również wybrzmiało, że inwestycje drogowe – myślę, że nie tylko te duże, polegające na budowie dróg szybkiego ruchu, ale również te poprawiające drogi samorządowe, a to przecież 95% całej infrastruktury drogowej w Polsce – powinny być realizowane z jak największą dynamiką.

Zakończę właśnie pytaniem – czy jest, panie ministrze, uzgodniony już plan finansowy dla rządowego funduszu rozwoju dróg? Czy jest już znana kwota środków

finansowych, jaka zostanie przeznaczona na ten cel w przyszłym roku, i czy ta informacja trafi do wojewodów, aby ci mogli przygotować postępowania konkursowe i ogłosić te konkursy, jak to miało zwyczajowo miejsce w lipcu poprzednich lat, również w lipcu 2024 r.?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę o zgłoszenia. Nie widzę wśród państwa… O, jest. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, wielce szanowni państwo, panie i panowie posłowie, otóż w pierwszej kolejności chciałbym złożyć podziękowania na ręce sekretarza KRBRD, która to rada konsekwentnie przez lata, praktycznie od początku swojego powstania przez kilkanaście lat czyni starania, aby bezpieczeństwo w ruchu drogowym było coraz wyższe – poczucie bezpieczeństwa i poziom bezpieczeństwa. To działanie w wielu sektorach, jak mówił pan minister Rafał Weber, który przez lata w Ministerstwie Infrastruktury odpowiadał za transport drogowy i za wszystko to, co działo się także w obszarze podnoszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Dzisiaj tutaj musimy być konsekwentni i to jest działanie, które nie ma barw politycznych. Tutaj można być albo skutecznym, albo nieskutecznym. Tutaj nie ma podziałów na jeden, drugi, trzeci klub parlamentarny. Dzisiaj jest podział na tych, którzy są zdeterminowani i będą podejmowali trudne decyzje, ale także na tych, którym tej determinacji brakuje. Odwołam się – nie chcę być tutaj małostkowy, ale dam przykład pewnego działania, które powinno, uważam, cechować dzisiaj rządzących. Przed południem czy w południe na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury zastanawialiśmy się czy analizowaliśmy wykonanie budżetu za 2023 r. Najwyższa Izba Kontroli zwróciła uwagę na to, że oto przeznaczono środki na kampanię medialną związaną z udostępnieniem autostrad w trybie bezpłatnym, szczególnie autostrady A1, że była prowadzona kampania i tutaj z takim podtekstem, że zapewne ona miała cel wyborczy, bo to przecież był 2023 r. A nic bardziej mylnego. To przede wszystkim dedykowane było wszystkim kierowcom, którzy ze względów słabo zasobnego portfela wybierają drogi alternatywne do autostrady, aby nie obciążać nadmiernie swego budżetu opłatą autostradową. To w wielu przypadkach, kiedy państwo słyszycie, możecie podać w wątpliwość: przecież jak to, każdy wybierze autostradę. Nie, nie każdy wybierze autostradę. Ludzie wybierają drogi alternatywne do autostrad – te samorządowe, municypalne albo też drogi krajowe w korytarzu autostradowym. Tak to po prostu jest. I ta kampania była dedykowana wszystkim tym, do których – czego mieliśmy świadomość – nie dotarła informacja o tym, że autostrady są bezpłatne. Bo jeżeli ktoś sporadycznie korzysta z autostrady, to nie śledzi tego, co dzieje się na autostradzie A1 między Toruniem a Gdańskiem, jeżeli mieszka na przykład w Żywcu.

Te działania są niezmiernie potrzebne. Nie możemy oszczędzać na bezpieczeństwie, a to się przekłada na bezpieczeństwo. Zwróćcie państwo uwagę, w raporcie są dane dotyczące kosztów wypadków drogowych za 2022 r., bo taki szacunek jest uwzględniony w raporcie. Koszt wypadków drogowych to bez mała 40 mld zł. Jeżeli ktoś by chciał być – przepraszam – kutwą i starać się szukać oszczędności, czy nie przeznaczyć w ogóle środków finansowych na działania związane ze zwiększeniem BRD w każdym obszarze, to będzie też ponosił odpowiedzialność nie tylko za tragedie, nieszczęścia, śmierć albo też ciężki uszczerbek na zdrowiu ofiar wypadków drogowych, ale również za koszty, bo te wypadki kosztują. To są koszty wymierne – to nie są koszty wyimaginowane. One po prostu kosztują. I ta kwota 40 mld bez mała, bo 38,7 mld zł

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Konrad Romik:

Milionów.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie, miliardów złotych w skali całego kraju – wszystkie wypadki drogowe, bo był taki czas, panie ministrze, kiedy NIK szacowała koszty, skutki wypadków drogowych w 2013 r. na ok. 58 mld zł, kiedy tych wypadków było dużo więcej. Te sprawozdania analizujemy każdego roku. Więc warto tutaj nie oszczędzać. Warto tutaj decydować się na różnego rodzaju akcje dedykowane uczestnikom ruchu drogowego, na kampanie medialne. Nie bójcie się państwo, że ktoś wam powie, że robicie to w ramach kampanii, tak jak nam się to mówi. Nam, czyli mojemu obozowi Prawa i Sprawiedliwości, który pełnił rządy do końca ubiegłego roku. Nie zważajcie państwo na to. Warto inicjować kampanie medialne, które spowodują chociażby 10% spadek ofiar śmiertelnych czy ilości wypadków, ludzi poszkodowanych w wypadkach drogowych z ciężkimi urazami. Warto to czynić.

Tak że tutaj moje jedno z pytań kieruję bezpośrednio do pana dyrektora Konrada Romika, sekretarza KRBRD, o plany związane z kampaniami społecznymi, bo takie kampanie społeczne prowadziliśmy, zamawialiśmy różnego rodzaju filmy, spoty reklamowe, spoty audio, spoty wideo, które były promowane w sieci internetowej. Pytanie o plany.

Jest pani wiceminister z Ministerstwa Edukacji Narodowej – pragnę zapytać o współpracę z KRBRD, MI i o plany związane z edukacją. Przyjęliśmy założenie – i ono było konsekwentnie realizowane – że należy nie tylko prowadzić kampanie społeczne wobec dorosłych uczestników ruchu drogowego, kierujących pojazdami, ale szczególnie koncentrować się na działaniach dedykowanych najmłodszym, zgodnie z zasadą o Jasiu sformułowaną w powiedzeniu o Jasiu i skorupce. Tak to po prostu uznaliśmy, że powinno być – i to przynosi efekty. Pytanie dotyczące zakresu programów szkolnych, obejmujących nauczanie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Tutaj nie mogę nie zwrócić uwagi na pewien kuriozalny fakt, że oto znakomite przedsięwzięcie, naszym zdaniem, realizowane jeszcze w poprzednich latach przez Inspekcję Transportu Drogowego, trochę brzmiące infantylnie, ale przecież dedykowane dzieciom, więc nie może brzmieć dumnie i bardzo precyzyjnie, czyli „Bezpieczna szkoła krokodylka Tirka", dzisiaj jest przedmiotem dociekań, badań Inspekcji Transportu Drogowego, które zleciło jej kierownictwo. Ten krokodylek Tirek jest prześladowany i uznano, że oczywiście to są niepotrzebne działania, wyrzucone pieniądze – kilkadziesiąt tysięcy dzieci, do których dotarły treści związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. I tutaj pytanie, panie ministrze, czy w dalszym ciągu jednak będą kontynuowane te działania przez wszystkie instytucje, które mogą je podjąć, a do nich należy również Inspekcja Transportu Drogowego. Są tutaj przedstawiciele Komendy Głównej Policji – dzięki Bogu Policja nie jest objęta tym audytem kosztów działań dedykowanych najmłodszym dzieciom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jestem przekonany, że straże pożarne i inne instytucje, które starają się edukować najmłodszych w tym zakresie, również nie będą poddane takiej formie szykan, bo tak to jest również w pewnych środowiskach odbierane.

Reasumując, prośba o odpowiedzi na pytania dotyczące przyszłości – to jest niezmiernie ważne. Wiemy, że mamy trudny rok w ilości ofiar na drogach, to czytamy każdego dnia. I pytanie, czy jest jakaś koncepcja, aby podjąć doraźne działania wobec uczestników ruchu drogowego. Jeszcze raz chciałem podziękować – no bo przecież to sprawozdanie dotyczy również 2023 r. – chciałem podziękować wszystkim służbom i wszystkim tym, którzy zajmują się problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego jak najważniejszą misją swojego życia. Za to wszystkim tutaj obecnym i nieobecnym bardzo dziękuję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Proszę o kolejne zgłoszenia. Nie widzę ze strony państwa posłów. W związku z tym teraz strona społeczna. Bardzo proszę, pan prezes, proszę się przedstawić.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, Jerzy Płókarz, Krajowy Sztab Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej.

Ja muszę się pokłonić ministerstwu, bo należeliśmy do sceptyków, którzy mówili, że restrykcje nie doprowadzą do spadku ofiar. Okazało się zupełnie przeciwnie. Szacunek, nie mieliśmy racji, państwo mieliście rację.

Natomiast co do dbania o bezpieczeństwo – zwrócono naszej organizacji uwagę na taką tendencję wśród Policji drogowej do zwracania głównie uwagi na wykroczenia prędkości – a nie tylko prędkość jest powodem. Tutaj pan dyrektor mówił, o ile pamiętam, że zdarzają się wypadki często na prostej drodze przy dobrej widoczności – coś jest przyczyną. Uważamy, że w znacznej części tych przypadków przyczyną są zawalidrogi. Wprowadzone są obowiązujące przepisy, że nie wolno blokować ruchu drogowego, tymczasem Policja się tym w ogóle nie interesuje, bo biorąc pod uwagę województwo łódzkie, w 2022 r. mandatami ukarano kierowców za przekroczenie prędkości w ilości 6710 osób, a za tamowanie ruchu przez cały rok 2 osoby. W 2023 r. do miesiąca października niecałe 4 tys. mandatów za przekroczenie prędkości, za tamowanie ruchu raptem 1 mandat. Świadczy to o tym, że Policja praktycznie lekceważy ten jakże dość istotny problem. Bo każdy z nas się spotyka z tym, że gdzieś na trasie szybkiego ruchu jedzie i on się cieszy, że wyprzedza cały szmat ludzi, a potem jest, że ten człowiek się spieszy. Ja pomijam już okoliczność, gdzie zgłaszają nam kierowcy jako organizacji społecznej, że policjanci po pierwsze, jeżdżą z nadmierną prędkością bez oznaczenia samochodu jako pojazdu uprzywilejowanego, a więc sami popełniają wykroczenie. I nie ma tłumaczenia, że ten, kto dla dobra wyższej wartości poświęca dobro mniejszej wartości i takie tam – ulubiony zwrot policjantów na usprawiedliwienie takiego stanu rzeczy. Uważam, że nie jest usprawiedliwieniem. Każdy kierowca powinien zachowywać się zgodnie z przepisami. Prawo daje możliwość niestosowania się do przepisów Policji i słusznie, bo jest to potrzebne, ale też nie bez przyczyny określiło zasady, w jaki sposób mogą się nie stosować do tych przepisów. Notabene, szanowni państwo, spotykamy się z przykładami, że policjanci niejako prowokują albo wręcz wymuszają zwiększenie przekroczenia prędkości – najeżdżają z tyłu, jak pojazd wyprzedza, dość szybko się zbliżając, w efekcie kierowca, widząc w lusterku, że ktoś jedzie… Ja na przykład nie wiem, dlaczego ten za mną się spieszy – czy dlatego, że lubi szybko jechać, czy dlatego, że wiezie kogoś na przykład do szpitala i się spieszy. Różne są przyczyny, m.in. mogą być takie, że właśnie ileś razy go spowolniono, ma pilną sprawę, na przykład termin w sądzie, jak się spóźni, to przegrywa sprawę – i przyspiesza. Płynność ruchu jest bardzo ważna. Warto, by Policja się jednak tymi spowolnieniami zaczęła interesować, bo pewnie jeszcze bardzo spadną nam wypadki, bo nie będzie tych zajechań, zablokowań itd.

Jeżeli chodzi o rowerzystów, no to jak mantra nasza organizacja będzie powtarzała – prośba tutaj do ministerstwa, bo to ministerstwo proponuje przepisy, ale również i do państwa posłów – obowiązuje przepis pierwszeństwa rowerzysty na przejeżdżaniu przez jezdnię w stosunku do samochodu. Na miły Bóg, szanowni państwo, nikomu nie przyszło jeszcze do głowy na szczęście, żeby wprowadzić pierwszeństwo samochodu przed pociągiem na przejeździe drogowym, a to jest analogia. Konfrontacja pomiędzy rowerem a samochodem jest mniej więcej tak podobna jak konfrontacja pomiędzy pociągiem a samochodem. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, nie przepis pierwszeństwa zapewnia bezpieczeństwo; odwrotnie, przepis podporządkowania zapewnia to bezpieczeństwo, ponieważ wymusza ostrożność i należy się zgodzić z tym, że kierowca powinien się zatrzymać, powinien sprawdzić w lewo, w prawo, czy ktoś nie nadjeżdża – wszystko dobrze, tylko życie jest życiem. Kierowca zbliża się do takiego przejazdu, patrzy w polu widzenia w prawo, w polu widzenia w lewo, nie ma nikogo, wjeżdża, a tu z drugiej strony wpada na niego rowerzysta, który pędził na oślep tą ścieżką rowerową i nie był widoczny. Jeszcze na dodatek ma słuchawki, muzyki umpa umpa sobie słucha i nie ma na to…

Jeżeli chodzi o to umpa umpa i słuchawki, to znowu ukłon tym razem właśnie do Policji – trzeba też policjantów pochwalić – jak mi powiedział pan dyrektor przed Komisją, doszło do 5 tys. przypadków ukarania pieszego za rozmowę przez telefon w chwili przechodzenia przez jezdnię. Jest to bardzo dobre, że Policja reaguje, bo rzeczywiście wchodzą na ślepo, aczkolwiek nie wiem jak to jest i tu pytanie, raczej do Policji, bo mieliśmy obawy przy zapisie: „w sposób, który ogranicza percepcję”, że będzie wykorzystywany

przez pieszego: mi ta rozmowa nie ogranicza percepcji, proszę udowodnić, że ogranicza postrzegalność. Apelowaliśmy, żeby zmienić przepis na treść: „w sposób, który może ograniczać" – i wtedy nie będzie tłumaczenia. Nie wiem, na ile piesi się wycwanili i wykorzystują to: proszę mi udowodnić, że rozmowa przez telefon mi ograniczyła możność obserwacji.

Sprawa edukacji pieszych. Bardzo niebezpieczne zjawisko jest, ponieważ media rozpowszechniły taką błędną informację, ona była początkowo w projekcie ustawy, że pieszy zbliżający się do przejścia ma pierwszeństwo. Oczywiście to zostało zaniechane, przepis mówi, że wchodzący na przejście, a więc musi już ten krok wykonać. Ja osobiście jestem za tym – i tak się zachowuję jako kierowca – że jak pieszy się zbliża, to udostępniam, ale na zasadzie kultury, natomiast rozpowszechniona informacja, że pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo, jak zbliża się do przejścia, czyli niejako niweluje się przepis, który mówi, że pieszemu nie wolno wkroczyć na jezdnię, jeżeliby to spowodowało zagrożenie, nagłe hamowanie pojazdu itd. Ten przepis cały czas obowiązuje. Tutaj, w tych programach edukacyjnych, apel, żeby to uwzględnić, uświadomić pieszym, że nie, nie mają bezpośredniego pierwszeństwa, nie mogą sobie wchodzić bezpośrednio pod samochód. To tyle, jeżeli chodzi o społeczną organizację ratowniczą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan prezes Wójcik, reprezentujący Związek Miast Polskich.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, państwo ministrowie, szanowni państwo, ja o kilku kwestiach bardzo sygnalnie, ciesząc się, że ta dyskusja się odbywa, zresztą cyklicznie, i ciesząc się z tego, że jest pewien postęp, jeżeli chodzi o ograniczenie ofiar śmiertelnych. To będzie bardziej postulat w kierunku tego, co zrobić, żeby tych ofiar było jeszcze mniej i wypadków było mniej.

Sprawa pierwsza. Z punktu widzenia samorządów prosimy uprzejmie i ITD, i Policję o częstsze odwiedziny dróg lokalnych. Już nawet nie tyle wojewódzkich, ile powiatowych i gminnych, szczególnie w kontekście korzystania z tych dróg przez pojazdy ponadnormatywne. Skutek korzystania z tych dróg przez pojazdy ponadnormatywne jest taki, że te drogi są niszczone, a w efekcie z oczywistych powodów jest niestety większa szansa na wypadki i kolizje wtedy, kiedy te drogi są po prostu dziurawe.

Sprawa druga to jest kwestia tak zwanego funduszu autobusowego, dlatego że mamy też ewidentny problem z tym, że po naszych drogach poruszają się pojazdy, których właściciele korzystają z funduszu autobusowego – i są to pojazdy często niestety co najmniej pełnoletnie, sprowadzane z zagranicy, stwarzające duże niebezpieczeństwo na drogach. Więc prosimy o to, żeby może zastosować w tym funduszu preferencje na rzecz pojazdów przyjaznych klimatowi, elektrycznych, hybrydowych, na gaz. To też może wpłynąć na to, że tych wypadków będzie mniej.

Prośba do Policji o egzekwowanie przepisów, które moim zdaniem jako stałego użytkownika dróg… W tym wieku najsłabszy wynik w ciągu roku to mam 87 tys. km za kierownicą, prowadząc samodzielnie pojazd. To jest kwestia odległości między autami. Wśród tych wypadków drogowych – jestem głęboko przekonany, że wiele z nich wynika z faktu nieszanowania przepisu mówiącego o tym, jaka powinna być odległość między autami, nieszanowania tej słynnej zasady trzech sekund. I stąd wiele kolizji albo wypadków drogowych. Moim zdaniem ten przepis jest nieszanowany przez kierowców i wydaje mi się, że powinno się w tej sprawie zaostrzyć być może nawet konsekwencje.

Następna sprawa to jest kwestia hulajnóg. Mamy z tym w miastach duży problem, dlatego że dokonujemy ogromnych wysiłków, jeżeli chodzi o budowy chociażby ścieżek rowerowych, chodników. Natomiast co do wykorzystania i ścieżek rowerowych, i chodników – to jeżeli chodzi o osoby korzystające z hulajnóg, to coraz więcej jest takich wypadków, które wynikają z faktu, że użytkowcy tych hulajnóg absolutnie nie dostosowują prędkości do zasad bezpieczeństwa i mamy z tym problem, także nasze straże miejskie mają problem.

Tu też ostatnia kwestia à propos tych straży miejskich. Chcielibyśmy prosić resort spraw wewnętrznych i administracji o przegląd przepisów w kierunku wzmocnienia kompetencji straży miejskich w zakresie egzekwowania przepisów drogowych. Tu już mamy pewne kompetencje i to jest oczywiste, ale chcielibyśmy więcej i wydaje mi się, że to też mogłoby pomóc nam wszystkim w zabezpieczeniu użytkowników dróg. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie Marku, za przedstawienie bardzo takich konkretnych propozycji.

Czy są jeszcze zgłoszenia z sali? Widzę pana posła. Nie widzę, kto tam siedzi, ale bardzo proszę o zabranie głosu i przedstawienie się w pierwszej kolejności.

Przewodniczący Głównej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego Przemysław Piotrowski:

Przemysław Piotrowski, przewodniczący Głównej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Ja bym chciał tutaj poruszyć taki aspekt, ponieważ jako PZM jesteśmy jednym z głównych organizatorów turniejów BRD dla dzieci i młodzieży. W tym roku odbył się 45. finał krajowy. Robimy to razem z trzema ministerstwami i Policją – i tutaj moje wielkie podziękowania dla Komendy Głównej Policji i dla wszystkich komend wojewódzkich, które włączają się w te przedsięwzięcie. I to jest chyba to, o czym była mowa, co wpisuje się w poprawę bezpieczeństwa, czyli edukację od podstaw. Tutaj chcielibyśmy prosić o taką jeszcze większą pomoc w rozpropagowaniu tego turnieju, ponieważ zastanawiamy się nad nowymi rozwiązaniami, nad nowymi pomysłami, a są pomysły, które są sprawdzone od lat. 45 lat robimy ten turniej. Jest on przeznaczony dla dzieci w wieku 10–12 lat i powyżej 12. roku życia do końca szkoły podstawowej oraz dla dzieci ze szkół specjalnych i ośrodków szkolno-wychowawczych, jak również turniej motoryzacyjny dla młodzieży szkół średnich.

Jeżeli chodzi o ten turniej, to na podstawie tego turnieju zauważyliśmy taką troszeczkę dziurę w przepisach. I tu jest nasza prośba, żeby też zweryfikować to, ponieważ w przepisach Prawa o ruchu drogowym jest mowa, że dziecko do 10. roku życia pod opieką osoby dorosłej może poruszać się na rowerze po chodniku i jest pieszym. I od 10. roku życia może robić kartę rowerową. Niestety realia są takie, że tę kartę rowerową może robić tylko i wyłącznie w szkole podstawowej. Edukacja, jeżeli chodzi o kartę rowerową, zaczyna się w czwartej klasie na zajęciach technicznych i tutaj też moja prośba do Ministerstwa Edukacji Narodowej, żeby może to zweryfikować wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, bo to dziecko może tak formalnie robić tę kartę rowerową dopiero po 11. roku życia. I teraz mamy taką dziurę – miedzy 10. a 11. rokiem życia w świetle prawa tak naprawdę to dziecko nie może poruszać się na rowerze absolutnie nigdzie, ani pod opieką osoby dorosłej po chodniku, ani samo, ani po jezdni. I teraz nasza tutaj taka prośba właśnie, żeby albo zweryfikować ten przepis, że nie do 10. roku życia, tylko do uzyskania karty rowerowej, lub jeżeli chodzi o program nauczania, przesunąć te zajęcia z kartą rowerową wcześniej. Taka moja prośba. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Czy są głosy z sali? Nie widzę. Więc zanim oddam głos panu ministrowi, jeszcze moja krótka refleksja.

Panie ministrze, szanowni państwo, oczywiście widać wieloletnią tendencję i ona jest pozytywna, natomiast wydaje mi się, że o jednej rzeczy cały czas pamiętamy w sposób niewystarczający. Mówię tutaj o kształceniu kierowców, którzy zostają później w bardzo młodym wieku wyposażeni w możliwość prowadzenia pojazdu i mówiąc zupełnie wprost, w wielu przypadkach brakuje wyobraźni – i to pokazują różnego rodzaju badania, nasze doświadczenia i statystyka, mówiąc krótko i wprost. W związku z tym mam tutaj taką refleksję, że oczywiście możemy bardzo dużo zrobić jeszcze w obszarze infrastruktury. I te prace w różnych miastach są prowadzone na drogach krajowych, na autostradach i one w ramach posiadanych środków są realizowane. To bardzo dobrze, ale gdzieś jest też bariera postępu i dalszego minimalizowania z jednej strony konkretnych

wypadków, a także skutków, która wiąże się właśnie z tym, jak ukształtowany jest młody kierowca. Tutaj myślę, że bardzo dużo jest do zrobienia w kontekście programów nauczania młodych kierowców, kształtowania ich w trakcie kursu na prawo jazdy, oczywiście wcześniej w ramach wychowania komunikacyjnego, kształcenia na kartę rowerową, niemniej jednak, jeżeli popatrzymy na to, jaki jest przeskok pomiędzy rowerem a samochodem, to widać wyraźnie, że to musi być też innego typu podejście. W związku z tym mam pytanie do ministerstwa – czy w tej materii są planowane jakieś zmiany? Czy jest planowane rozszerzenie kursu, czy zmiana pewnych elementów programu nauczania w taki sposób, aby rzeczywiście jeszcze bardziej wykształcić w młodych kierowcach takie poczucie odpowiedzialności, a przede wszystkim wykształcić pewną umiejętność przewidywania zdarzeń drogowych, a także odpowiedniego, wcześniejszego sygnalizowania swojego zachowania na drodze? Bo to w wielu przypadkach też jest przyczyną czy kolizji, czy wypadków. Bardzo bym prosił o udzielenie odpowiedzi na to pytanie.

Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, dotknął pan bardzo istotnego elementu i zwrócił pan uwagę na kwestię kardynalną, jedną z trzech w obszarze dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego – legislacja, infrastruktura i edukacja. Ale edukacja w zakresie tych, którzy starają się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Te dwa pierwsze obszary, czyli infrastruktura i legislacja – one zaabsorbowały nas bardzo mocno przez ostatnie lata pełnienia rządów. Natomiast kwestia edukacji, i to szkół jazdy – to jest obszar, który wymaga dzisiaj bardzo głębokiej analizy i równie dużej determinacji, bo to nie może być tak, że są szkoły nauczania, które walczą ceną za kurs nauki jazdy. Tutaj powinniśmy i może warto byłoby zaplanować posiedzenie Komisji Infrastruktury, aby poświęcić je właśnie dyskusji na temat poziomu, ale szczególnie sposobu nauczania i organizacji tego nauczania, które wymusi na szkołach odpowiedni poziom nauczania, a nie tylko i wyłącznie ofertę, która jest atrakcyjna ze względu na cenę szkolenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Oddaję głos panu ministrowi. Panie ministrze, bardzo proszę o ustosunkowanie się do pytań oraz różnego rodzaju stanowisk, które tutaj padły.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, w tych punktach, które zanotowaliśmy, począwszy od pierwszego pytania pana ministra Webera, dotyczącego funduszu dróg lokalnych, ale też kwestii związanych z tymi statystykami już ubiegłorocznymi i w dużej mierze tegorocznymi, w pierwszej kolejności poproszę pana naczelnika Perlińskiego z Ministerstwa Infrastruktury na tę część dotyczącą finansowania dróg lokalnych. A w kwestii statystyk bezpieczeństwa, jeszcze uzupełnienie ubiegłego roku i statystyk tegorocznych plus działania, które podejmujemy – poproszę pana dyrektora Romika.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Michał Perliński:

Dzień dobry państwu. Michał Perliński, Ministerstwo Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o plan na 2025 r., to jeszcze formalnie termin nie upłynął. Jesteśmy w ustaleniach, tak że prosilibyśmy jeszcze o chwilę cierpliwości. To tyle, jeżeli chodzi o plan finansowania na 2025 r.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Pan dyrektor Konrad Romik, bardzo proszę.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Konrad Romik:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Oczywiście w odpowiedzi na zapytania pana ministra bardzo szeroko. Jeżeli chodzi o kwestię realizacji działań edukacyjnych, kampanijnych stricte przez sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pragnę poinformować – i jest to już zatwierdzone – że, w przyjętym programie realizacyjnym, opublikowanym na stronie, przyjętym 22 kwietnia przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, są wyszczególnione planowane do podjęcia konkretne działania edukacyjno-kampanijne w poszczególnych obszarach tematycznych, i to jest zadanie C1, jeżeli chodzi o program realizacyjny. Również, panie ministrze, informuję, że mamy zabezpieczone finansowanie na ten temat. Natomiast jeżeli chodzi o kwestię metody czy sposobu realizacji działań edukacyjnych, to stoimy na stanowisku, że powinny być one wtedy zintensyfikowane przez SKR, kiedy będziecie państwo parlamentarzyści również podejmować wysiłki i inicjatywy legislacyjne, gdyż uważamy, że legislacja powinna być wspierana dopiero po tym, kiedy nastąpią zmiany legislacyjne w poszczególnych obszarach BRD i do tego jesteśmy również, panie i panowie posłowie, już dzisiaj przygotowani w zależności od tego, jakie zmiany legislacyjne nastąpią. To tyle na razie, jeżeli chodzi o ten element.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pani minister Piechna-Więckiewicz – bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej Paulina Piechna-Więckiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, ja tylko chciałam ze swojej strony dodać, że oczywiście po pierwsze, w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego my kontynuujemy współpracę pomiędzy ministerstwami – MEN jest też obecne.

Od 2023 r., jak państwo wiecie, został wyodrębniony w ramach przedmiotu technika obszar: wychowanie komunikacyjne, którego treści nauczania zapoznają uczniów z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszego, pasażera, rowerzystę czy kierującego hulajnogą elektryczną lub innym urządzeniem transportu osobistego. Mamy również wspomniany już, bo tutaj była mowa też o promocji bezpieczeństwa w ruchu drogowym, m.in. Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym – to są działania w ramach porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Również chciałabym wspomnieć o tym, że w rozporządzeniu ministra edukacji w sprawie ramowych planów nauczania dla publicznych szkół, podpisanym 20 maja 2024 r., czyli bieżącego roku, rozszerzono katalog zajęć, które są realizowane podczas zajęć z wychowawcą w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych o zajęcia dotyczące nauki udzielania pierwszej pomocy. Tutaj jesteśmy oczywiście gotowi przedstawić szczegóły, jeżeli państwo taką gotowość do wysłuchania nas wyrażą. Dotychczas w przepisach były wskazane obszary związane z istotnymi problemami społecznymi, m.in. zdrowotnymi, prawnymi, finansowymi, klimatycznymi i ochrony środowiska. Szkolenia dla nauczycieli z zakresu m.in. udzielania pierwszej pomocy organizuje na przykład fundacja Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. MEN za pośrednictwem kuratorów oświaty zwrócił się do dyrektorów szkół podstawowych, zachęcając szkoły do udziału w szkoleniach dla nauczycieli w ramach ogólnodostępnego i bezpłatnego programu edukacyjnego „Ratujemy i uczymy ratować”. Te szkolenia są bezpłatne, trwają jeden dzień i obejmują część praktyczną oraz teoretyczną. Prowadzą je instruktorzy fundacji WOŚP. W ramach szkolenia szkoły otrzymują również bezpłatne materiały dydaktyczne. Należy również podkreślić, że ostateczną decyzję o skorzystaniu ze szkolenia dla nauczycieli w zakresie udzielania pierwszej pomocy podejmuje dyrektor szkoły, który podejmuje wyboru odpowiedniego podmiotu organizacji, organizując takie szkolenia.

W ramach ogłoszonych przez MEN kierunków realizacji polityki oświatowej został wprowadzony kierunek: edukacja prozdrowotna w szkole – i jest tam kształtowanie zachowań służących zdrowiu, rozwijanie sprawności fizycznej i nawyku aktywności

ruchowej oraz nauka udzielania pierwszej pomocy, co zobowiązuje publiczne placówki doskonalenia o zasięgu ogólnokrajowym do realizacji działań w zakresie doskonalenia nauczycieli również w tym obszarze, a dyrektorów szkół również do uwzględnienia tego zagadnienia w nadzorze pedagogicznym.

Pragnę również poinformować, że od przyszłego roku szkolnego, czyli nie od 1 września 2024 r., ale od 1 września 2025 r. do szkół wejdzie przedmiot: edukacja obywatelska. Rozpoczęliśmy już w zeszłym tygodniu prekonsultacje. W związku z podstawą programową tego przedmiotu bardzo zachęcam, korzystając z okazji, że są również tutaj organizacje pozarządowe zajmujące się bezpieczeństwem w ruchu drogowym, do tego, żeby śledzić nasze komunikaty i brać udział również w konsultacjach, prekonsultacjach, które prowadzi zespół powołany przez ministrę Barbarę Nowacką. Od 2026 r. będzie wprowadzona stopniowo nowa podstawa programowa, najpierw w kolejności dla szkół podstawowych, potem dla szkół ponadpodstawowych – to drugie od 2028 r.

My stoimy na takim oto stanowisku – oczywiście przywiązując naprawdę szczególne znaczenie do upowszechnienia wśród uczniów na każdym etapie edukacyjnym wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych – że kwestie związane z wychowaniem komunikacyjnym to nie tylko kwestia przedmiotu: technika, to nie tylko kwestia edukacji dla bezpieczeństwa, ale w ogóle jest to kwestia interdyscyplinarna, tzn. zachęcamy i będziemy zachęcać – i również prosimy o te uwagi, bo za chwilę będziemy pracować nad nową podstawą programową – do tego, żeby wychowanie komunikacyjne, kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym po prostu jako z natury swej była realizowana interdyscyplinarnie, czy podczas godzin wychowawczych, czy podczas przedmiotów takich jak na przykład przyroda, czy powinny być uwzględnione w programach wychowawczo-profilaktycznych, które wyznaczają dyrektorzy szkół zgodnie z przepisami, zarówno z radami rodziców, jak i uczniami. Również uważamy, że najważniejsza jest pewnie z naszego punktu widzenia edukacja, najważniejsza jest zawsze profilaktyka, najważniejsze jest uświadomienie młodych ludzi, dzieci i młodzieży, czym jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, bo będzie to procentować również nie tylko u młodych ludzi jako użytkowników dróg, jako pieszych czy rowerzystów, ale później jako kierowców, którzy będą wiedzieli, jak bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno wyglądać. Na pewno w każdym naszym programie będziemy mocno te kwestie podkreślać i zwracać na nie uwagę w procesie edukacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani minister.

Panie ministrze, czy… Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, jeszcze tutaj w kwestii uzupełniającej informację od dyrektora Romika w kwestii poruszonej przez ministra Webera. Bo też tutaj chcielibyśmy podkreślić, że widzimy problem ostatnich czterech, a właściwie już nawet pięciu miesięcy – i żeby to też wybrzmiało mocno, te kwestie i tej statystyki, która faktycznie jest niepokojąca, ale też działania, które omawiamy w resorcie i które podejmujemy w związku z tym zaburzeniem bardzo pozytywnego trendu. Wiemy, że jest to krótki okres, że w perspektywie ostatnich 10 lat trudno tutaj na razie o jakieś realne porównania, ale to zaburzenie jest niepokojące.

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Konrad Romik:

W związku z powyższym po przeprowadzeniu analizy w zakresie przyczyn, okoliczności i skutków tego typu sytuacji, biorąc pod uwagę, tak jak minister mówił, pierwszych pięć miesięcy, decyzją Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 5 czerwca został powołany specjalny zespół do realizacji kwestii przygotowania odpowiednich zmian prawnych, które mają na celu przede wszystkim powstrzymanie tego typu trendu. A z drugiej strony kwestie związane przede wszystkim z pierwszą rekomendacją Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która została przyjęta za pomocą uchwały

nr 8 z 5 czerwca, dotyczącej kwestii rekomendacji Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do realizacji zadań legislacyjnych w zakresie rozszerzenia, zatrzymywania na okres trzech miesięcy prawa jazdy kierującym, którzy przekroczą dozwoloną prędkość powyżej 50 km/h poza obszarem zabudowanym, wstępnie w tej chwili na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, na których 90% ofiar śmiertelnych w tej chwili również jest generowanych. Jest to pierwszy element propozycji, zatwierdzony przez przewodniczącego. I jednocześnie rozmawiamy na temat innych propozycji i kwestii związanych z poprawą bezpieczeństwa nie tylko kierujących pojazdami, ale również wszystkich niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Czy są pytania do informacji przedstawionych przez państwa ministrów? Nie widzę, Szanowni państwo, zamykam w takim razie dyskusję.

Przystępujemy do przyjęcia przedstawionego przez rząd raportu. Czy jest sprzeciw wobec pozytywnej rekomendacji i sprzeciw wobec przyjęcia rządowego dokumentu zawartego w druku nr 422? Nie widzę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje przedstawiony przez rząd dokument.

Komisja musi wybrać jeszcze posła sprawozdawcę do przedstawienia szczegółowego stanowiska na plenarnym posiedzeniu Sejmu. Widzę, że zgłasza się pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący, o zabranie głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proponuję pana posła Rafała Webera.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie widzę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja wybrała pana posła Rafała Webera do przedstawienia sprawozdania Komisji na plenarnym posiedzeniu Sejmu.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Bardzo państwu dziękuję, na tym zakończyliśmy pracę Komisji Infrastruktury na dziś. Przypominam, że w trakcie tego posiedzenia są zaplanowane kolejne posiedzenia, na które bardzo serdecznie zapraszam. Dziękuję bardzo.